KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2022/862

(2022. gada 1. jūnijs),

ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu ([1]) un jo īpaši tās 4. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 ([2]) ir izveidots darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts.

(2) Dažas dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra") saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu ir paziņojušas Komisijai informāciju, kas ir būtiska minētā saraksta atjaunināšanai. Arī trešās valstis un starptautiskās organizācijas sniedza būtisku informāciju. Pamatojoties uz sniegto informāciju, saraksts būtu jāatjaunina.

(3) Komisija informēja visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai ar to iestāžu starpniecību, kuras ir atbildīgas par attiecīgo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, un norādīja būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatos lēmumu noteikt tiem darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt darbības aizlieguma nosacījumus gaisa pārvadātājam, kas iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā noteiktajā sarakstā.

(4) Komisija attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem deva iespēju iepazīties ar visiem attiecīgajiem dokumentiem, iesniegt rakstiskas piezīmes un mutiski izklāstīt savus apsvērumus Komisijai un ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 15. pantu izveidotajai komitejai ("ES Aviācijas drošības komiteja").

(5) Komisija ir informējusi ES Aviācijas drošības komiteju par kopīgajām apspriedēm, kas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 473/2006 ([3]) notiek ar Armēnijas, Dienvidsudānas, Irākas, Kazahstānas, Krievijas, Moldovas un Pakistānas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Komisija arī informēja ES Aviācijas drošības komiteju par aviācijas drošības situāciju Ekvatoriālajā Gvinejā, Kongo (Brazavilā), Madagaskarā un Surinamā.

(6) Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskajiem novērtējumiem, kas tika veikti saistībā ar to atļauju sākotnējo izvērtēšanu un pastāvīgo uzraudzību, kuras trešo valstu ekspluatantiem (*TCO*) izdotas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 452/2014 ([4]).

([1]) OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

([2]) Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.).

([3]) Komisijas Regula (EK) Nr. 473/2006 (2006. gada 22. marts), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 8. lpp.)

([4]) Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

(7) Aģentūra arī informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par rezultātiem, kas gūti, analizējot perona pārbaudes, kuras veiktas atbilstīgi Ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšanas (*SAFA*) programmai saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ([5]).

(8) Turklāt Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskās palīdzības projektiem, kas īstenoti trešās valstīs, uz kurām attiecas Regulā (EK) Nr. 474/2006 paredzētais darbības aizliegums. Turklāt Aģentūra informēja par plāniem un paustajiem lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot trešo valstu civilās aviācijas iestāžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu tām novērst neatbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem civilās aviācijas drošuma standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas atbildēt uz šiem lūgumiem uz divpusējas vienošanās pamata, to koordinējot ar Komisiju un Aģentūru. Šajā saistībā Komisija atkārtoti uzsvēra, ka ir lietderīgi, it sevišķi izmantojot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) palīdzības partnerības rīku aviācijas drošuma īstenošanai, informēt starptautiskās aviācijas aprindas par tādu tehnisko palīdzību trešām valstīm, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz, lai uzlabotu aviācijas drošumu visā pasaulē.

(9) Eirokontrole sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par *SAFA* un *TCO* brīdināšanas funkciju statusu, ietverot statistikas datus par brīdinājuma ziņojumiem gaisa pārvadātājiem, kuriem piemērots darbības aizliegums.

Savienības gaisa pārvadātāji

(10) Pēc Aģentūras analīzes, iepazīstoties ar informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās perona pārbaudes un Aģentūras veiktās standartizācijas pārbaudes, ko papildina informācija par specifiskām valstu aviācijas iestāžu veiktām pārbaudēm un revīzijām, dažas dalībvalstis un Aģentūra, rīkojoties kā kompetentās iestādes, ir veikušas dažus korektīvus un izpildes pasākumus un informējušas Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par šiem pasākumiem.

(11) Dalībvalstis un Aģentūra, rīkojoties kā kompetentās iestādes, atkārtoti apliecināja gatavību attiecīgi rīkoties gadījumā, ja būtiska drošuma informācija norāda uz tiešu drošuma apdraudējumu, kas radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nav nodrošinājuši atbilstību attiecīgajiem drošuma standartiem.

Armēnijas gaisa pārvadātāji

(12) 2020. gada jūnijā Armēnijā sertificētie gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/736 ([6]) tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(13) 2022. gada 29. aprīlī Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un Armēnijas Civilās aviācijas komiteja (*CAC*) rīkoja tehnisku sanāksmi, kuras laikā *CAC* sniedza jaunāko informāciju par pasākumiem, kas kopš 2021. gada 3. novembra tehniskās sanāksmes veikti konstatēto drošuma trūkumu novēršanai. Galvenie pasākumi ir Armēnijas civilās aviācijas tiesību aktu un papildinošo noteikumu grozījumi, ar *CAC* struktūru un personālu saistīti uzlabojumi un *CAC* inspektoru kvalifikācijas un apmācības pārvaldības sistēmas atjauninājumi, kas aptver arī papildu sākotnējo apmācību, atkārtoto apmācību un apmācību darbavietā. Turklāt *CAC* paskaidroja, ka tā ir izstrādājusi papildu uzraudzības procedūras un kontrolsarakstus dažādās jomās un sagatavojusi valsts aviācijas drošuma plāna projektu un noteikumu projektu ziņošanai par atgadījumiem, kas saistīti ar drošumu, un šie abi dokumenti jāpieņem 2022. gadā. Komisija un Aģentūra rūpīgi pārbaudīs visus šos materiālus.

([5]) Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

([6]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/736 (2020. gada 2. jūnijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 172, 3.6.2020., 7. lpp.).

(14) *CAC* sniedza jaunāko informāciju par pasākumiem, kas veikti saistībā ar tās korektīvo pasākumu plānu attiecībā uz novērojumiem, kuri izdarīti 2020. gada Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Šie pasākumi ietvēra cilvēkresursu plānošanas un apmācības procesu atjaunināšanu, vairāku procedūru un kontrolsarakstu atjaunināšanu nolūkā uzlabot drošuma uzraudzības darbības, elektroniskas datubāzes ieviešanu uzraudzības darbību atbalstam un sistēmas izstrādi ziņošanai par atgadījumiem, kas saistīti ar drošumu.

(15) Turklāt saistībā ar Savienības centieniem palīdzēt *CAC* risināt aviācijas drošuma uzlabošanas vajadzības Aģentūra 2022. gada martā sāka īpašu tehnisku projektu, kura mērķis ir stiprināt *CAC* drošuma uzraudzību gaisa kuģu ekspluatācijas un lidojumderīguma jomā.

(16) Pamatojoties uz visu pieejamo informāciju, tiek uzskatīts, ka *CAC* ir panākusi dažus vērā ņemamus drošuma uzraudzības spējas uzlabojumus. Ir arī atzīts, ka *CAC*, šķiet, ir apņēmības pilna turpināt centienus pilnveidot savas uzraudzības spējas un novērst konstatētās drošuma problēmas. Neraugoties uz šīm pozitīvajām norisēm, pašlaik nav sniegti pietiekami pamatoti pierādījumi, kuri ļautu secināt, ka *CAC* ir faktiski novērsusi visus trūkumus, kas tika konstatēti 2020. gada februārī notikušajā novērtējuma apmeklējumā uz vietas, kura rezultātā tika pieņemts lēmums noteikt darbības aizliegumu saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2020/736. Par iespējamajiem uzlabojumiem sniegtā informācija rūpīgāk jāpārbauda papildu tehniskajās sanāksmēs un, iespējams, jāapstiprina uz vietas.

(17) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Armēnijas gaisa pārvadātājiem.

(18) Nosakot visu Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

Irākas gaisa pārvadātāji

(19) 2015. gada decembrī gaisa pārvadātājs *Iraqi Airways* ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/2322 ([7]) tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(20) Irākas Civilās aviācijas iestāde (*ICAA*) un *Iraqi Airways* 2022. gada februārī iesniedza Komisijai informāciju par darbībām un pasākumiem, kas veikti, lai uzlabotu drošuma uzraudzības un pārvaldības sistēmas un spējas. Pamatojoties uz saņemto informāciju, Komisija norāda, ka ir gūti zināmi panākumi konstatēto drošuma problēmu risināšanā. Tomēr tika konstatēti daži trūkumi, kas cita starpā attiecas uz to kontrolsarakstu kvalitāti, kurus *ICAA* inspektori izmanto sertifikācijas un uzraudzības procesos, kā arī uz *ICAA* mācību plānu un tā īstenošanu. *ICAA* uzraudzības rezultātu novērtējums liecināja par vairākām nepilnībām, jo īpaši attiecībā uz to, kā tiek izstrādāti uzraudzības konstatējumi un nodrošināta to pēcpārbaude. Šajā ziņā tika arī norādīts, ka *ICAA* inspektori nav veikuši atbilstošus izpildes pasākumus, kad tādi bija vajadzīgi.

(21) *Iraqi Airways* sniegtās informācijas novērtējums parādīja, ka gaisa pārvadātājs ir guvis ievērojamus panākumus dažādās jomās. Tika norādīts, ka gaisa pārvadātājs ir nolīdzis ārēju konsultantu un uzticējis tam veikt gaisa pārvadātāja revīziju un izstrādāt korektīvo pasākumu plānu, kas pašlaik tiek īstenots.

(22) Lai vēl vairāk pilnveidotu datu apjomu, kas jāanalizē un jāizmanto drošuma uzlabošanas pasākumu izstrādē, tika sākta lidojumu datu uzraudzības programma. Turklāt tika izveidota iekšēja ziņošanas sistēma, sākta drošuma sanāksmju rīkošana dažādos stratēģiskajos līmeņos un pārskatītas dažas organizācijas rokasgrāmatas.

(23) Neraugoties uz iepriekšminētajiem panākumiem, joprojām pastāv vairākas problēmas, tostarp tas, ka vēl aizvien nav uzstādītas vairākas lietojumprogrammas tehniskās apkopes, lidojuma operāciju un dokumentu pārvaldības jomā. Gaisa pārvadātājam ir arī jāuzlabo funkcijas un procedūras, kas saistītas ar *ICAA* izdarīto uzraudzības konstatējumu risināšanu. Turklāt, lai gan *Iraqi Airways* ir izstrādājis kvalitātes pārvaldības sistēmu, šķiet, ka tas nespēj pienācīgi veikt visu atbilstīgi šai sistēmai izdarīto konstatējumu pēcpārbaudi.

([7]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/2322 (2015. gada 10. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 328, 12.12.2015., 67. lpp.).

(24) 2021. gada 14. decembrī un 2022. gada 4. maijā pēc Irākas pieprasījuma un saistībā ar Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbībām Komisija, Aģentūra, dalībvalstis, *ICAA* un *Iraqi Airways* tikās divās tehniskās sanāksmēs. Abās sanāksmēs *ICAA* iepazīstināja ar panākumiem, ko tā guvusi, risinot ar drošumu saistītās bažas par tās spēju valstī nodrošināt efektīvu drošuma uzraudzību, jo īpaši *Iraqi Airways* uzraudzību. *Iraqi Airways* iepazīstināja ar panākumiem, kas gūti, lai novērstu iepriekš konstatētos drošuma trūkumus, kuru rezultātā Aģentūra galu galā pieņēma negatīvu *TCO* lēmumu, un informēja arī par citiem saistītajiem drošuma uzlabojumiem.

(25) *ICAA* un *Iraqi Airways* apliecināja skaidru redzējumu un apņēmību uzlabot savu normatīvo atbilstību un drošuma rādītājus. Tomēr vēl aizvien ir vajadzīgi papildu uzlabojumi. Komisija turpinās sadarboties ar *ICAA* un *Iraqi Airways*, lai uzraudzītu un veicinātu to centienus uzlabot drošuma uzraudzības un pārvaldības spējas. Šajā sakarā tika norādīts, ka Aģentūra 2022. gadā sāks tehniskās palīdzības projektu, kura mērķis ir atbalstīt *ICAA* centienus uzlabot aviācijas drošuma uzraudzību Irākā.

(26) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Irākas gaisa pārvadātājiem.

(27) Nosakot visu Irākā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

(28) Ja jebkāda būtiska drošuma informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošuma apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Kazahstānas gaisa pārvadātāji

(29) 2016. gada decembrī Kazahstānā sertificētie gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2016/2214 ([8]) tika svītroti no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma, izņemot *Air Astana*, kas ar Īstenošanas regulu (ES) 2015/2322 tika svītrots no B pielikuma 2015. gadā.

(30) 2021. gada oktobrī saistībā ar Komisijas veikto Kazahstānas drošuma uzraudzības sistēmas pastāvīgo uzraudzību Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti ("novērtēšanas grupa") Kazahstānā veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Kazahstānas Civilās aviācijas komitejas (*CAC KZ*) un akciju sabiedrības *Aviation Administration of Kazakhstan* (*AAK*) birojos, kā arī trīs Kazahstānā sertificētu gaisa pārvadātāju, proti, *Air Astana*, *Jupiter Jet* un *Qazaq Air*, birojos.

(31) 2022. gada 2. februārī *AAK* iesniedza Komisijai korektīvo pasākumu plānu novērtēšanas grupas konstatēto un paziņoto nepilnību novēršanai. Komisija kopā ar Aģentūru novērtēja korektīvo pasākumu plānu un sniedza *CAC KZ* un *AAK* komentārus un korekciju ierosinājumus.

(32) 2022. gada 27. un 28. aprīlī Komisijas, Aģentūras, dalībvalstu un *CAC KZ* un *AAK* pārstāvji tikās tehniskā sanāksmē. Šīs sanāksmes nolūks bija pārskatīt, kā tiek izstrādāts un īstenots *CAC KZ* un *AAK* korektīvo pasākumu plāns, kā arī saistītie pasākumi, kurus *CAC KZ* un *AAK* veic, lai nodrošinātu savas drošuma uzraudzības sistēmas faktisku atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

(33) Pamatojoties uz iesniegto korektīvo pasākumu plānu, kā arī uz tehniskajā sanāksmē notikušajām diskusijām un sniegtajiem pierādījumiem, tika norādīts, ka ar lielākiem panākumiem tiek ņemti vērā novērtējuma apmeklējumā uz vietas izdarītie novērojumi. Ir skaidrs, ka visi novērojumi ir zināmā mērā ņemti vērā un ka dažus no tiem var uzskatīt par slēgtiem.

([8]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/2214 (2016. gada 8. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu (OV L 334, 9.12.2016., 6. lpp.).

(34) Sanāksme parādīja, ka *CAC KZ* un *AAK* joprojām ir jāsniedz Komisijai papildu paskaidrojumi un pierādījumi par dažām veiktajām darbībām un pasākumiem. Komisija arī lūdza *CAC KZ* un *AAK* pārskatīt korektīvo pasākumu plānu, sīkāk izstrādājot Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas konstatēto drošuma trūkumu pamatcēloņu analīzi, lai to varētu apspriest nākamajā tehniskajā sanāksmē.

(35) Pēc ES Aviācijas drošības komitejas 2021. gada novembra apspriedēm un apstiprinājuma 2022. gada aprīļa tehniskajā sanāksmē Komisija uzaicināja *CAC KZ*, *AAK* un gaisa pārvadātāju *Air Astana* uz uzklausīšanu ES Aviācijas drošības komitejā 2022. gada 17. maijā.

(36) Uzklausīšanā *CAC KZ* un *AAK* sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai pārskatu par sistēmu, kas ieviesta, lai nodrošinātu Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju drošuma uzraudzību. *CAC KZ* un *AAK* izskaidroja Kazahstānas valsts drošuma attīstības plānu, kas ietver pasākumus Kazahstānas gaisa transporta efektivitātes uzlabošanai, tostarp attiecīgo starptautisko drošuma standartu efektīvai īstenošanai. Turklāt *AAK* ziņoja par jaunākajām norisēm saistībā ar tās organizatorisko struktūru, par aviācijas nozares apmēru Kazahstānā, kā arī par 2021. gada augustā veiktā *ICAO* koordinētā validācijas apmeklējuma rezultātiem.

(37) Uzsverot apņemšanos turpināt uzlabojumus, *CAC KZ* un *AAK* sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai visaptverošu un detalizētu pārskatu par to, kā tiek īstenots korektīvo pasākumu plāns, kas izstrādāts, pamatojoties uz rezultātiem, kas gūti 2021. gada oktobrī veiktajā Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Tas ietvēra nākotnei izvirzītos stratēģiskos mērķus, piemēram, Kazahstānas tiesiskā regulējuma, *AAK* rokasgrāmatu un procedūru grozījumus, kvalitātes pārvaldības sistēmas turpmākus uzlabojumus un attiecīgo starptautisko drošuma standartu turpmāku efektīvu īstenošanu.

(38) Uzklausīšanā *CAC KZ* un *AAK* apņēmās informēt Komisiju par turpmākajām darbībām, kas tiks veiktas saistībā ar pārējiem novērojumiem, kuri izdarīti Savienības 2021. gada novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Turklāt tās apņēmās iesaistīties pastāvīgā drošuma dialogā, cita starpā sniedzot attiecīgu drošuma informāciju un piedaloties papildu sanāksmēs vismaz divreiz gadā vai tad, kad Komisija uzskatīs par nepieciešamu.

(39) Pierādījumi liecina, ka *CAC KZ* un *AAK* veiktie pasākumi jau palīdz stiprināt to spējas uzraudzīt aviācijas darbības Kazahstānā. Tomēr vēl vairāk jāuzlabo to spēja uzraudzīt, vai Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju darbības tiek veiktas saskaņā ar attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem, tostarp šādā nolūka gādājot, ka ir nodrošināti pienācīgi resursi šādām drošuma uzraudzības darbībām.

(40) Pamatojoties uz sniegto informāciju, šķiet, ka kopš 2021. gada oktobra *CAC KZ* un *AAK* ir guvušas vērā ņemamus panākumus attiecīgo starptautisko drošuma standartu īstenošanā. Komisija un Aģentūra norādīja uz nodomu arī turpmāk atbalstīt *CAC KZ* un *AAK* centienus vēl vairāk stiprināt aviācijas drošuma sistēmu Kazahstānā.

(41) Uzklausīšanā gaisa pārvadātājs *Air Astana* sniedza pārskatu par savu pašreizējo floti un pieejamajiem resursiem un objektiem. Tas aprakstīja savu robusto un labi izstrādāto drošuma pārvaldības sistēmu un kvalitātes pārvaldības sistēmu. Gaisa pārvadātājs norādīja, ka tas izmanto programmatūras rīku kopumu drošuma, kvalitātes un riska pārvaldības datu integrēšanai, tai skaitā noguruma riska pārvaldības sistēmu.

(42) Atbildot uz ES Aviācijas drošības komitejas uzdoto jautājumu, gaisa pārvadātājs arī informēja par *Air Astana* uzraudzības darbībām, ko *AAK* veica 2021.–2022. gadā, un apstiprināja, ka ir uzlabojusies tā saskarsme ar *CAC KZ* un *AAK*.

(43) Pamatojoties uz apspriedēm, ES Aviācijas drošības komiteja secināja, ka īpaša uzmanība būtu jāpievērš pastāvīgai drošuma situācijas un norišu uzraudzībai Kazahstānā, cita starpā izmantojot regulārus progresa ziņojumus no *CAC KZ* un *AAK* un iespēju uzaicināt tās uz vēl vienu uzklausīšanu kādā no nākamajām ES Aviācijas drošības komitejas sanāksmēm.

(44) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Kazahstānas gaisa pārvadātājiem.

(45) Nosakot visu Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

(46) Ja jebkāda būtiska drošuma informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošuma apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Moldovas gaisa pārvadātāji

(47) 2021. gada novembrī Moldovas gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/2070 ([9]) tika svītroti no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma, izņemot *Air Moldova*, *Aerotranscargo* un *Fly One*, kuri nekad nav bijuši iekļauti ne A, ne B pielikumā.

(48) Moldovas Civilās aviācijas iestāde (*CAAM*) 2022. gada 31. marta vēstulē sniedza informāciju un atjauninājumus attiecībā uz drošuma uzraudzības darbībām laikposmā no 2021. gada novembra līdz 2022. gada martam. Papildus jaunākajai informācijai par korektīvo pasākumu plānu, kas izstrādāts, pamatojoties uz 2021. gada septembrī veikto Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas, *CAAM* arī sniedza jaunāko informāciju par Moldovas valsts aviācijas tiesiskā regulējuma grozījumiem.

(49) Pārbaudījusi saņemto informāciju un dokumentāciju, Komisija uzskata, ka visi atlikušie atklātie novērojumi, kas izriet no 2021. gada septembra novērtējuma apmeklējuma uz vietas, ir veiksmīgi atrisināti un var tikt slēgti. Ņemot vērā gūtos panākumus, Komisija uzskata, ka līdz brīdim, kad varbūt tiek pieņemts cits lēmums, pietiek ar to, ka *CAAM* reizi gadā nosūta jaunāko informāciju.

(50) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Moldovas gaisa pārvadātājiem.

(51) Nosakot visu Moldovā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

(52) Ja jebkāda būtiska drošuma informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošuma apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Pakistānas gaisa pārvadātāji

(53) 2007. gada martā *Pakistan International Airlines* tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 235/2007 ([10]), bet 2007. gada novembrī – no tā svītrots ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1400/2007 ([11]).

(54) Pakistānas federālā aviācijas ministra 2020. gada 24. jūnija paziņojumā tika atklāts, ka liels skaits pilota licenču, ko izdevusi Pakistānas Civilās aviācijas iestāde (*PCAA*), iegūtas ar krāpnieciskiem līdzekļiem.

([9]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/2070 (2021. gada 25. novembris), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 421, 26.11.2021., 31. lpp.).

([10]) Komisijas Regula (EK) Nr. 235/2007 (2007. gada 5. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 66, 6.3.2007., 3. lpp.).

([11]) Komisijas Regula (EK) Nr. 1400/2007 (2007. gada 28. novembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 311, 29.11.2007., 12. lpp.).

(55) Šā notikuma rezultātā, kā arī tāpēc, ka *PCAA* acīmredzami nenodrošināja faktisku drošuma uzraudzību, Aģentūra no 2020. gada 1. jūlija ir apturējusi *Pakistan International Airlines* un *Vision Air TCO* atļauju.

(56) Komisija 2020. gada 1. jūlijā sāka apspriedes ar *PCAA* saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu. Šajā sakarā Komisija sadarbībā ar Aģentūru un dalībvalstīm 2020. gada 9. jūlijā un 25. septembrī, 2021. gada 15. un 16. martā, 2021. gada 15. oktobrī un 2022. gada 16. martā organizēja vairākas tehniskas sanāksmes ar *PCAA*.

(57) Šajās sanāksmēs tika apspriesti dažādi jautājumi, jo īpaši Pakistānā sertificēto gaisa pārvadātāju, cita starpā to drošuma pārvaldības sistēmu, uzraudzība. Komisija pieprasīja informāciju un pierādījumus, lai pārbaudītu, vai citās jomās, piemēram, salona apkalpes licencēšanā, tehniskās apkopes inženieru licencēšanā vai gaisa pārvadātāju sertificēšanā, nav līdzīgas situācijas.

(58) Informācijā, kuras apmaiņa ar *PCAA* notika 2022. gada 16. martā, galvenokārt bija aplūkoti *ICAO* Universālās drošuma uzraudzības revīzijas programmas (*USOAP*) satvarā veiktā nesenā apmeklējuma rezultāti. Komisija uzsvēra, ka revīzijas ziņojuma saturs tiks pienācīgi ņemts vērā, lai noteiktu nākamos soļus aviācijas drošuma saraksta apspriešanas procesā. Sanāksmes laikā *PCAA* sniedza pārskatu par ziņojuma galvenajiem aspektiem un apņēmās nosūtīt šo ziņojumu Komisijai, kad tas būs pabeigts.

(59) Pēc ziņojuma saņemšanas Komisija varēja atzīmēt, ka tajā nav nekādu norāžu par jomām, kurās nepieciešami tūlītēji korektīvi pasākumi. Lai gan ziņojumā norādīts, ka ir nodrošināta lielākā daļa elementu, kas vajadzīgi *PCAA* pienākumu izpildei, tajā tomēr ir arī norādīts, ka *PCAA* ir jāgroza, jāpapildina vai jāuzlabo norādījumi un procedūras, jo īpaši pilotu licencēšanas jomā. Turklāt ziņojumā norādīts, ka Pakistānas valsts tiesību akti ir jāuzlabo, iekļaujot noteikumus par izpildes politiku un inspekcijas personāla neierobežotu piekļuvi efektīvas uzraudzības nodrošināšanas nolūkā.

(60) Balstoties uz pieejamo informāciju un saziņu ar *PCAA*, Komisija atzinīgi vērtē *PCAA* centienus pieņemt korektīvo pasākumu plānu, kuru mērķis ir novērst konstatētos drošuma trūkumus. Komisija ar Aģentūras un dalībvalstu palīdzību norāda, ka pēc *ICAO USOAP* apmeklējuma Pakistānā notiek ievērojams attīstības process, tai skaitā tās primāro aviācijas tiesību aktu izmaiņas.

(61) Pamatojoties uz to, Komisija nolūkā noteikt, vai ir vajadzīga turpmāka rīcība saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005, turpinās sadarboties ar *PCAA* un uzraudzīt panākumus, kas gūti, risinot drošuma uzraudzības situāciju Pakistānā. Ar šo pastāvīgās uzraudzības darbību palīdzību tiks noteikts, kad veikt Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas.

(62) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Pakistānas gaisa pārvadātājiem.

(63) Nosakot visu Pakistānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

(64) Ja jebkāda būtiska drošuma informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošuma apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Krievijas gaisa pārvadātāji

(65) 2022. gada 8. aprīlī Krievijas gaisa pārvadātāji, kas ekspluatēja vienu vai vairākus no Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/594 ([12]) 4. vai 5. apsvērumā minētajiem gaisa kuģiem, ar Īstenošanas regulu (ES) 2022/594 tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(66) 2022. gada 28. aprīlī Krievijas Federālā gaisa transporta aģentūra (*FATA*) informēja Komisiju, ka tā visus apgalvojumus par starptautisko civilās aviācijas standartu pārkāpumiem, kā arī visas bažas par drošumu, kas minētas Īstenošanas regulā (ES) 2022/594, uzskata par nepamatotām. Tomēr *FATA* nesniedza nekādu informāciju, kas pamatotu tās apgalvojumu.

(67) Veicot pastāvīgu uzraudzību, Komisija ir konstatējusi, ka ir pierādījumi, kas liecina, ka gaisa pārvadātājs *I Fly* Īstenošanas regulas (ES) 2022/594 5. apsvērumā minētos gaisa kuģus ir ierakstījis Krievijas gaisa kuģu reģistrā un ka tas ir ekspluatējis minētos gaisa kuģus, apzināti pārkāpjot attiecīgos starptautiskos drošuma standartus. Gaisa kuģi Krievijas reģistrā ierakstīti bez īpašnieku piekrišanas un bez turpmākas ar drošumu saistītas sadarbības ar Īrijas, kas ir atzītā minēto gaisa kuģu reģistrācijas valsts, aviācijas iestādi.

(68) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2022/594 un Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza attiecībā uz Krievijas gaisa pārvadātājiem, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā gaisa pārvadātāju *I Fly*.

(69) Nosakot visu *FATA* sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem.

Dienvidsudānas gaisa pārvadātāji

(70) Dienvidsudānā sertificēti gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.

(71) Pēdējos četros gados Dienvidsudānā ir notikuši četri letāli nelaimes gadījumi un vairāki citi nelaimes gadījumi un nopietni incidenti, kuros bieži vien iesaistīti gaisa kuģi ar aizdomīgām reģistrācijas zīmēm.

(72) 2021. gada 26. martā Komisija sāka oficiālas apspriedes ar Dienvidsudānas Civilās aviācijas iestādi (*SSCAA*) saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.

(73) Turpmākajā sarakstē *SSCAA* paziņoja, ka pārvadātāja *South Sudan Supreme Airlines*, kura gaisa kuģis bija iesaistīts letālā nelaimes gadījumā, gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (*AOC*) ir apturēta un ka, ņemot vērā aizdomas par minētajā nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģa reģistrāciju, *SSCAA* ir pārskatījusi visus gaisa kuģu ekspluatantus un *AOC* valstī. *SSCAA* arī paziņoja, ka tiek uzlabota noteikumu, rokasgrāmatu un apmācības izstrāde un pārskatīšana. 2021. gada 5. novembrī tika iesniegti dokumenti, kas ietver informāciju par *SSCAA* inspekcijas, uzraudzības un revīzijas programmu, kā arī ziņojumi par dažu gaisa pārvadātāju darbības pārskatīšanu un par ārvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, kuri tiek ekspluatēti Dienvidsudānā.

(74) 2022. gada 28. martā *SSCAA* sniedza atbildes uz anketu, kuru Komisija bija nosūtījusi 2021. gada 26. martā. Tajā minēts, ka *SSCAA* vēl nav izstrādājusi un ieviesusi efektīvu uzraudzības sistēmu. *SSCAA* arī atzīmē, ka, lai gan tā nav izdevusi nevienu licenci vai *AOC* un valstī nav reģistrēts neviens gaisa kuģis, tā ir izdevusi ekspluatācijas atļaujas ārvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, lai tos varētu ekspluatēt Dienvidsudānā. Nav pierādījumu par jebkādām uzraudzības darbībām, kuru rezultātā izdotas šādas atļaujas, vai par attiecīgu pastāvīgu uzraudzību.

([12]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/594 (2022. gada 8. aprīlis), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 114, 12.4.2022., 49. lpp.).

(75) 2022. gada 22. februārī Komisija informēja *SSCAA* par nodomu nākamās ES Aviācijas drošības komitejas sanāksmes darba kārtībā iekļaut pārskatu par civilās aviācijas uzraudzības situāciju Dienvidsudānā un uzaicināja *SSCAA* uz uzklausīšanu ES Aviācijas drošības komitejā 2022. gada 18. maijā.

(76) Uzklausīšanā *SSCAA* sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai pārskatu par savu organizatorisko struktūru un informāciju par aviācijas nozares apmēru Dienvidsudānā. Tā aprakstīja dažādu *SSCAA* direktorātu funkcijas un pienākumus un sniedza vispārīgu informāciju par iestādes personālu. Tā paskaidroja, ka *SSCAA* civilās aviācijas noteikumu izstrādē un efektīva uzraudzības procesa attīstībā joprojām ir ļoti atkarīga no Austrumāfrikas Kopienas Civilās aviācijas drošuma un drošības uzraudzības aģentūras (*EAC-CASSOA*) atbalsta. Šajā ziņā *SSCAA* norādīja, ka tā augstu vērtētu jebkādu palīdzību un atbalstu tās centienos.

(77) *SSCAA* apstiprināja, ka tā nav izdevusi nevienu *AOC* un vēl nav izveidojusi gaisa kuģu reģistru. Tomēr *SSCAA* informēja, ka pēc apmācības, ko *EAC-CASSOA* nodrošinās no 2022. gada 23. maija, tā plāno īstenot mērķi izveidot gaisa kuģu reģistru un panākt gaisa pārvadātāju sertifikācijas spēju, šādā nolūkā izmantojot piecu posmu sertifikācijas procesu saskaņā ar *ICAO* norādījumiem.

(78) *SSCAA* informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju, ka tā ir izdevusi 24 gaisa kuģu ekspluatācijas atļaujas ārvalstu gaisa pārvadātājiem un ka daži no šiem atļauju saņēmušajiem gaisa pārvadātājiem valstī veic iekšzemes lidojumus. Šķiet, ka tā ir vienīgā sertifikācijas darbība, ko veikusi *SSCAA*. *SSCAA* aprakstīja šādu atļauju izdošanas procesu, kurā izmanto *AOC* validāciju un ietver dokumentācijas pārbaudi un gaisa kuģu fizisku pārbaudi. Tomēr šī informācija tika sniegta tikai uzklausīšanā, un nebija iespējams pārbaudīt, kā tiek veikts validācijas process.

(79) Uzklausīšanā *SSCAA* arī sniedza piemēru, kas raksturo izpildes pasākumus, kuri tiek veikti pret ārvalstu gaisa pārvadātāju, atsaucot ekspluatācijas atļauju, kad *SSCAA* ir konstatējusi, ka gaisa pārvadātāja kompetentā iestāde ir anulējusi tā *AOC*.

(80) Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja ņēma vērā, ka nav gaisa pārvadātāju, attiecībā uz kuriem *SSCAA* ir regulatīvās uzraudzības pienākumi, jo tā nav izdevusi nevienu *AOC*, un ka jebkādu gaisa kuģu ekspluatāciju valstī veic gaisa pārvadātāji, kuru *AOC* ir izdevušas ārvalstu iestādes. Tādējādi, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktos kopējos kritērijus, nav neviena *SSCAA* sertificēta gaisa pārvadātāja, kas varētu darboties Savienības līmenī.

(81) Turklāt Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja ņēma vērā *SSCAA* norādes, ka tā neplāno izdot nevienu *AOC*, kamēr tā nav sasniegusi sertifikācijas un uzraudzības spējas, kas ļautu tai īstenot un izpildīt attiecīgos starptautiskos drošuma standartus.

(82) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Dienvidsudānas gaisa pārvadātājiem.

(83) Veicot pastāvīgu uzraudzību, Komisija turpinās rūpīgi novērot drošuma situāciju Dienvidsudānā. ES Aviācijas drošības komiteja secināja, ka īpaša uzmanība būtu jāpievērš drošuma situācijai un norisēm Dienvidsudānā un *SSCAA* būtu jālūdz regulāri sniegt ziņojumus par panākumiem, kas gūti attiecībā uz civilās aviācijas noteikumu izstrādi, efektīva drošuma uzraudzības procesa attīstību un spēju izsniegt *AOC*. Ja Komisija uzzina par tiešu drošuma apdraudējumu, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošuma standartiem, piemēram, *AOC* izdošanu, kamēr *SSCAA* nav pienācīgas sertifikācijas un uzraudzības spējas, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005, piemēram, noteikt darbības aizliegumu attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem un tos iekļaut Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(84) Tāpēc Regula (EK) Nr. 474/2006 būtu attiecīgi jāgroza.

(85) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 5. un 6. pantā ir atzīts, ka lēmumi jāpieņem bez kavēšanās un vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kā tie ietekmē drošumu. Tāpēc sensitīvas informācijas un ceļotāju aizsardzībai ir svarīgi, lai jebkādi lēmumi, kas saistīti ar to gaisa pārvadātāju saraksta atjaunināšanu, kuriem Savienībā piemērots darbības aizliegums vai ierobežojumi, tiktu publicēti un stātos spēkā nekavējoties pēc to pieņemšanas.

(86) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 15. pantu izveidotā ES Aviācijas drošības komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

1) A pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;

2) B pielikumu aizstāj ar šīs regulas II pielikuma tekstu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2022. gada 1. jūnijā

Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

I PIELIKUMS

"A PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURU DARBĪBA SAVIENĪBĀ IR AIZLIEGTA, AR IZŅĒMUMIEM ([1])

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venecuēla
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinama
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irāna
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irāka
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigērija
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, tostarp šādi:			**Afganistāna**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistāna
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistāna
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot *TAAG Angola Airlines* un *Heli Malongo*, bet ieskaitot turpmākos:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nav zināms	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nav zināms	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nav zināms	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nav zināms	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Armēnijā, tostarp šādi:			**Armēnija**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armēnija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armēnija
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armēnija

([1]) A pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošuma standarti.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armēnija
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armēnija
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armēnija
SKYBALL	AM AOC 073	Neattiecas	Armēnija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo (Brazavilā), tostarp šādi:			**Kongo (Brazavila)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazavila)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazavila)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazavila)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazavila)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nav zināms	Kongo (Brazavila)
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:			**Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šādi:			**Džibutija**
DAALLO AIRLINES	Nav zināms	DAO	Džibutija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi:			**Ekvatoriālā Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriālā Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, tostarp šādi:			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreja
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānā, tostarp šādi:			**Kirgizstāna**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizstāna
AIR COMPANY AIR KG	50	Nav zināms	Kirgizstāna
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizstāna
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizstāna
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizstāna
HELI SKY	47	HAC	Kirgizstāna
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizstāna
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizstāna
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizstāna
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizstāna
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā			**Libērija**

Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Lībijā, tostarp šādi:			**Lībija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Lībija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Lībija
AL MAHA AVIATION	030/18	Nav zināms	Lībija
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Lībija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Lībija
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Lībija
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Lībija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Lībija
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Lībija
PETRO AIR	025/08	PEO	Lībija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Nepālā, tostarp šādi:			**Nepāla**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nav zināms	Nepāla
ALTITUDE AIR	085/2016	Nav zināms	Nepāla
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepāla
FISHTAIL AIR	017/2001	Nav zināms	Nepāla
SUMMIT AIR	064/2010	Nav zināms	Nepāla
HELI EVEREST	086/2016	Nav zināms	Nepāla
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepāla
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Nav zināms	Nepāla
MAKALU AIR	057A/2009	Nav zināms	Nepāla
MANANG AIR PVT	082/2014	Nav zināms	Nepāla
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nav zināms	Nepāla
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Nav zināms	Nepāla
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepāla
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nav zināms	Nepāla
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepāla
SIMRIK AIR	034/2000	Nav zināms	Nepāla
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepāla
SITA AIR	033/2000	Nav zināms	Nepāla
TARA AIR	053/2009	Nav zināms	Nepāla
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepāla

Visi šie gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Krievijā			**Krievija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Krievija
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Krievija
IZHAVIA	479	IZA	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA""	464	SYL	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "SIBERIA AIRLINES"	31	SBI	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "SMARTAVIA AIRLINES"	466	AUL	Krievija
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Krievija
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Krievija
JOINT–STOCK COMPANY "ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Krievija
JOINT-STOCK COMPANY "NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Krievija
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Krievija
JSC "YAMAL AIRLINES"	142	LLM	Krievija
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Krievija
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Krievija
LTD. I FLY	533	RSY	Krievija
"POBEDA AIRLINES" LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Krievija
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Krievija
"ROSSIYA AIRLINES", JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Krievija
"SKOL AIRLINE" LLC	228	CDV	Krievija
"UTAIR AVIATION", JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Krievija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi:			**Santome un Prinsipi**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santome un Prinsipi
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santome un Prinsipi
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē			**Sjerraleone**
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi:			**Sudāna**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudāna
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudāna
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudāna
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudāna
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudāna
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudāna
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudāna
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudāna
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudāna
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudāna
SUN AIR	51	SNR	Sudāna
TARCO AIR	56	TRQ	Sudāna"

II PIELIKUMS

"B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS SAVIENĪBĀ [1]

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi	Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīme(-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
IRAN AIR	FS100	IRA	Irāna	Visi *Fokker F100* tipa un *Boeing B747* tipa gaisa kuģi	*Fokker F100* tipa gaisa kuģi, kā minēts *AOC*; *Boeing B747* tipa gaisa kuģi, kā minēts *AOC*	Irāna
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Ziemeļkoreja	Visa flote, izņemot: divus TU-204 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot: P-632, P-633	Ziemeļkoreja"

[1] B pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošuma standarti.